

DOSSIER DE DELIVRANCE DE LICENCE PPL/A

Commentaires.

Ce document en forme de dossier bristol bleu va vous permettre deux démarches :

- initialiser votre demande d'inscription au test en vol (il vous sera ensuite rendu)
- une fois le test réussi vous y joindrez le précieux « Formulaire de C/Rendu de l'examen en vol » avant d'être renvoyé à la DGAC (via le club) afin de recevoir votre Licence PPL.

Conseil : lors de la première démarche (inscription et demande de test) pensez à coller un papillon sur la première page donnant vos dates souhaitées ou possibles pour le test. Ca permet au club d'essayer de trouver en accord avec la DGAC un testeur qui soit disponible dans les mêmes créneaux !

Page 1

Pas de problème particulier il suffit de remplir (ne pas oublier la photo)

Page 2

C'est la check-list de ce qu'il faut renseigner ou inclure comme document (bien sûr le tout premier document à remplir sera le formulaire de redevances de titre aéronautique et le dernier sera celui du C/Rendu d'examen de votre testeur).

Attention pour les plus jeunes : ne négligez pas le document relatif à la réforme du service national (jeunes-gens nés à partir du 01/01/1980 ET jeunes-filles nées à partir du 1^{er} janvier 1983).

Cette page ne devrait pas poser de problèmes.

Page 3

Attention ce document est un fusil à 2 coups :

- dans un premier temps il sert à DEMANDER l'organisation du test en vol et la partie heures de vol est alors **à remplir au crayon**
- dans un second temps, une fois le test envol réussi, il sert à demander l'obtention du titre aéronautique PPL et c'est là qu'on fige « **à l'encre** » les chiffres de la page 3 (au cas où ils aient pu évoluer entre les 2 phases).

Cette page 3 est celle qui fait faire le plus de nœuds au cerveau. Il faut tout de suite aller lire la page 4 qui va tout éclairer. Tout le problème vient des dérogations aux minima d'heures de formation (45 heures décomposées en heures DC (25) , en heures SOLO supervisé (10), et enfin 10 heures « libres ».

Certains pilotes ayant la licence et l'expérience de pilotage en hélicoptère ou planeur mais aussi du Brevet de Base peuvent appliquer des règles de réduction d'heures minimales de formation.

La plupart d'entre vous n'êtes pas vraiment concernés, juste un peu à la marge pour 10% des heures de CBD exécutées au titre du Brevet de Base. Ca n'a d'intérêt que si vous n'atteignez pas les 45 heures mini : ce n'est jamais votre cas car tous les candidats qui ont commencé à voler ab initio pour le PPL, tous dépassent largement ce minimum. Le problème se pose pour des pilotes qui auraient réalisé des centaines d'heures de vol en planeur ou hélico ou BB et dont l'expérience en navigation, pilotage, réglementation ne nécessite pas une formation complète.

Vous pouvez discuter sur les 2 ou 3 heures de CBD exécutées au titre du brevet de base : pour 3 heures ça vous fait un « rabais » de ...18 minutes utilisable si votre formation totale s'était arrêtée à 45 heures – 18 minutes = 44h42' !

Sur le plan pratique (sauf avis contraire des instances du club) j'ai tendance à reporter tous vos vols y compris ceux en CDB BB dans votre livret de progression et de les signer sur le carnet de vol pour éviter de faire des circonvolutions avec les totaux de votre carnet (il faut discriminer vos heures CBD BB du reste !

Si le cœur vous en dit : vous assumez ... mais c'est un peu pour des prunes !